de Maurice Rincheval qui mentionne plusieurs déraillements en l'espace de quelques jours dus, comme toujours, au mauvais état de nombreuses traverses, mais aussi au vice dans la conception de la ligne qui n'a prévu que du ballast léger, incapable de supporter les puissantes machines nécessaires à la traction des trains. Considérant que les augmentations continuelles de tarifs ne servent en rien l'amélioration des conditions de sécurité qui demeurent extrêmement mauvaises, le maire demande au conseil municipal de prendre une délibération appelant l'attention des pouvoirs publics sur cette situation, qui n'a que trop duré, et l'ouverture d'une enquête.

En 1930, la Cie EM se fait de nouveau rappeler à l'ordre par l'ingénieur en chef de l'Exploitation qui informe son directeur des nombreuses avaries survenues aux organes de suspension des machines 4.1801 - 4.1908, par suite du mauvais état de la voie. Une visite contradictoire s'impose. Elle a lieu le 8 octobre 1930. L'inspecteur principal de la Voie, représentant la Cie EM accompagne l'inspecteur divisionnaire de la Traction et le chef de section, représentant la Compagnie du Nord. La voie est tout d'abord visitée à pied, puis en machine dans les deux sens. Un constat plus que sévère est dressé à l'issue de cette minutieuse inspection : voie dénivelée, traverses danseuses, tassements et même dos d'âne de part et d'autre du passage inférieur de la Fosseaux-Moines. En outre, en trois points du

parcours, on peut relever des alignements insuffisamment dressés :

1. Depuis le passage à niveau de la rue de Jaigny jusqu'au passage inférieur privé, c'est-à-dire sur environ 350 mètres. Il faut procéder dans cette zone à une révision complète de la voie et à une substitution du ballast ;

2. Dans l'alignement droit précédant le passage à niveau de la rue de Pontoise ;

3. Dans l'alignement droit précédant l'arrêt de la Pointe-Raquet, depuis l'indicateur à damier.

En 1931, trois déraillements de la machine 4.1882 survenus le 30 juillet, le 3 septembre et le 11 novembre, à la sortie de la gare d'Enghien, au passage à niveau de la rue du Départ provoquent la constitution d'une commission d'enquête qui propose l'alternative suivante :

1. Amélioration du tracé en plan en profil de la voie ;

2. Suppression provisoire de la locomotive 4.1882 et utilisation de machines à moins grand empatement.

Cette dernière solution ne pouvant être retenue, faute de disposer d'autres machines, on se reporte sur la première. En 1933, les travaux de repositionnement sont à peine achevés que déjà des signes de fatigue intempestive des rails attirent l'attention des inspecteurs. Ceux-ci remarquent également une usure anormale des boudins de roulement des machines, les rendant tranchants, ce qui provoque de fréquents retournages. Un nouvel

examen de la situation débouche sur l'installation d'un contre-rail.

L'achèvement des travaux en 1934 laisserait supposer une accalmie après cette série noire. Si accalmie il y eut, elle fut de courte durée, car dans sa séance du 3 juin 1935, le conseil municipal de Montmorency évoque à nouveau les mauvaises conditions de l'exploitation de la ligne dont le matériel ne répond toujours pas aux règles de sécurité :

« Récemment un train se dirigeant vers Enghien s'est emballé — le 25 mai 1935 précisément — après le passage à niveau de la rue de Jaigny, dévalant la pente à une allure des plus rapides et n'ayant pu s'arrêter qu'après la Pointe-Raquet, les voyageurs se trouvant à la station de Soisy ne purent faire usage de ce train. »

Le conseil municipal en profite pour rappeler une fois encore les articles 30 et 32 du cahier des charges qui font obligation au concessionnaire de maintenir en bon état les installations de manière que la circulation y soit toujours facile et sûre ; il en est de même pour les locomotives. L'enquête qui s'ensuivit conclura à une faute humaine, ne mettant absolument pas en cause le matériel. A moitié convaincu, le conseil municipal ne peut que retirer sa plainte.

Puis ce sont les années noires pour la France. Elles le sont aussi pour l'EM. Le 24 décembre 1941, au PK (point kilométri-